

ラオスにおける経済特区の機能に関する考察

野崎 謙二⁽¹⁾

要旨

本稿では、ラオスの経済開発の手段として採用されている経済特区について、主にタイとの国境であるサヴァナケットに立地する特別経済区を対象に、経済特区の機能について検討した。まず、経済特区の立地について、工業化が進んでいる隣国タイに接するように立地している例が多いが、これは隣国タイとの経済関係を重視するとともに、必要な交通インフラを税関設備などの国境交通施設に集約することに合理性があることを反映している。また、経済特区の職員が経験を蓄積しており、その行動が改善して投資家の満足度を高めるとともに、それを一般化する形で法令にも反映されていることも確認された。こうした経験が他の経済特区や近隣国の経済開発の参考になることが期待される。一方で、労働力については、ラオスの低賃金労働力が外国投資家にとって魅力であるものの、その将来性については、少ない人口のため経済特区の発展にとって制約になる可能性もあり、今後の動向が注目される点を指摘している。

1. はじめに

ラオスは、ASEANの中でも後発国と言われるグループに属しており、その中でも内陸国という工業化にとって不利な条件に置かれた国である。1976年に共産党（ラオス人民革命党）による社会主義政権を樹立させたが、1986年にベトナムが刷新（ドイモイ）政策により社会主義体制の中で市場経済移行を進めるように政策を転換させたのと軸を同じにして、新思考（チンタナカーン・マイ）政策により市場経済システムの導入を進めることとした。新思考政策を導入した直後に当たる1990年におけるラオスの1人当たり国内総生産（GDP）はようやく200ドルを超えた水準で極めて低く、GDPの61.2%を第1次産業が占める農業国であった。その後、アジア通貨危機の影響を受けるなど所得上昇を実現できないでいたが、21世紀に入って所得水準を上昇させ、2012年には1,394ドルに至った。しかし、隣国タイ（2012年で5,999ドル）などと比べると依然低い水準にある。また、1990年当時14.5%であったGDPに占める第2次産業比率は2012年には33.1%となり、一見工業化が進んだように見受けられる。しかし、実は金属資源等の鉱業の成長によるところが大きく（1990年の対GDP構成比0.1%から2012年10.0%）、製造業は確かに成長してはいるものの、GDPに占める比率は1990年の9.9%から2012年は10.3%と、ほとんど変化していない⁽²⁾。

こうした状況で、ラオス政府が市場経済移行を進めるにあたって、有効だと考えている政策

が経済特区⁽³⁾の活用である。最初の経済特区の設立は、2002年にメコン川第2国際橋（2006年開通）に位置するサヴァナケットに置かれたSavan-Seno Special Economic Zone（以下、SaSEZ）である。その後、順次経済特区が設立され、2013年時点で、3つの特別経済区と7つの特定経済区が設立された。そこで本稿では、設立後約10年が経過して、様々な経験を蓄積しつつあるSaSEZの開発状況を中心に分析し、直面してきた課題や成功事例を考察することにより、今後のラオスの経済開発における経済特区の機能について検討することを目的とする。

次節以降の構成は以下のとおりである。まず、第2節において、既存研究を活用して中国の経済特区の特徴及び課題を整理する。1978年末からラオスよりも早く市場経済移行に取り組んだ中国では、1979年より随時設立された経済特区が重要な役割を果たした。同じ市場経済移行の方策として経済特区を導入しているラオスにとって、中国の経験がどのように活かせるのか、あるいは条件等で大きく異なる点はどういったことかについて整理する。第3節では、ラオスにおける経済特区の制度がどのように始まり、現在に至る政策の変化、法体系の整備がなされてきたかを整理する。第4節では、SaSEZに焦点を当て、ラオス政府の想定と実際に実現しつつある企業立地の状況を時期、業種、地区ごとに分析し、SaSEZがラオスの経済開発にどのように貢献しているか、あるいは貢献しつつあるかを検討する。第5節において、SaSEZを中心としてラオスの経済特区の状況を中国の経済特区等との比較において検討し、最後に第6節で結論部分として取りまとめる。

2. 中国の経済特区の特徴と課題

中国の経済特区に関する既存研究の中で、Ge（1999）は、中国の経済特区の中でも深圳に焦点を当てて経済特区の経済自由化に向けての教訓をまとめている。これによると、まず経済特区自体の成功にとって外資の導入が不可欠であり、そのためには豊富な労働力と税制上の優遇措置だけでは十分でなく、インフラや法体系の整備などを含めた包括的な投資環境の整備が重要であると指摘している。また、その立地する場所も重要であり、周辺から孤立した地域では立ち上げに向けた費用を増大させるとともに、将来的な拡張にも影響が出るとしている。次に、経済特区以外の地域との関係においては、地域格差が生じることを恐れず、担当者に自由度を付与して政策を推進させることが必要であると指摘している。同時に、経済特区の経験から上手くいった方法については全国展開に躊躇してはならないとしている⁽⁴⁾。

また、Wang（2013）は、中国全土に数多く展開された経済特区を類型化した上で、経済に及ぼす影響を分析している。中国における経済特区の政策は、外資の流入を増加させるものであるが、国内投資を排除するものではないと指摘している。つまり、経済特区により既存産業の再配置ではなく、新しい産業を誘致する効果があると分析している。さらに、多くの経済特区の中で、当初設置された経済特区よりも新しい経済特区の方が、外国投資の際のゆがみ（distortion）が多くなる傾向が見られると指摘している⁽⁵⁾。

一方、下野（2010）は、深圳等とともに最初に設立されたにもかかわらず、厦門の経済特区が必ずしも当初の期待に応えるだけの成果を残してこなかった理由を分析している。それは、「台湾資本への過度の期待と現実の中台関係とのかい離、経済特区運営の失敗、全国的な対外開

放の拡大と厦門の存在感の低下」に集約されるとしている⁽⁶⁾。経済特区運営の失敗として、具体的には、インフラ未整備があげられているが、その要因として資金不足、地方幹部の資質不足、汚職のまん延があげられている。

これら中国の経験をラオスの経済特区に当てはめて考えると、次のような論点に整理することができよう。

まず、インフラ整備の重要性である。ラオスは内陸国であるため国内に十分な深度を確保できる港がない。従って、空路を除けば、機械設備や原材料の搬入及び製品を輸出する場合には、タイまたはベトナムから、あるいは両国の港を利用した輸出入に依存することになる。そのためには、ラオス国内の交通インフラだけでなく、タイやベトナムとのアクセスや両国内のインフラの整備状況を考慮する必要がある。極言すれば、両国との国境地域に経済特区を立地すれば、ラオス国内のインフラ整備は後回しにすることさえ可能であると言うこともできよう。

次に、法制度の整備と経済特区の担当者への権限の委任、さらにはそれらを実行するだけの担当者の能力育成が重要である。ラオスにおける経済特区に関する法体系がどのように整備されていったか、また、特にSaSEZの運営にあたり、担当者がどのように経験を蓄積していき、円滑な運営ができるようになっていったのかについても注目する必要がある。

また、外資に期待する場合も、当初想定していた投資が実際に来るのかどうかについて、投資国の経済状況や外交的な問題も影響する可能性があることを想定しておく必要がある。

なお、経済特区の設立年次については、ラオスの場合、SaSEZのみが短いながらも設立以来約10年の経験を有するのに対して他の経済特区については設立後まだ間もないことから、SaSEZと比べて直接投資に関してゆがみが生じる可能性を念頭に置く必要があろう。反面、SaSEZの分析を行うにあたり、他の経済特区の設置がSaSEZの独占的な優位性に影響を及ぼす可能性も考えなければならないであろう。

これらの論点の中で、国境に面することによる留意点や法体系整備に関する注意事項については、経済特区という呼称は用いていないものの、メキシコのMaquilaプログラムの経験も参考になろう。

Cañas and Coronado (2002)、Gorjidoz and Vasigh (2009)によると、Maquilaプログラムは、メキシコ移民の米国内労働の合法扱い終了に伴う措置で、1965年に開始された政策である。プログラムのポイントとしては、100%外資の許可、関税優遇、外国人人材のビザの発給といった点である。特に関税優遇については、輸出向けであることを条件に、機械機器、部品、原材料の輸入関税を免除するものである。この政策の効果もあって、1980～90年代に発展が進み、2000年には3,700企業が130万人を雇用したと言われる。しかし、その後国際競争に直面したこと、国家間の制度である北米自由貿易協定 (NAFTA) との整合性を求められたことなどから、様々な課題に直面している。具体的には、中国、中米・カリブ海諸国といった低賃金国との競争が激しくなった上に、通貨ペソの実質為替レートが上昇したことに伴い、より高付加価値部門での生産にシフトすることが求められた。さらに、NAFTA第303条がNAFTA域外国からの原材料等輸入に対する保税措置の廃止を規定したことから、1998年にメキシコの税法を改正し、Maquilaプログラムによる企業への法人税を他の国内企業と均等化することとなった。特に後者

については、NAFTAにより、Maquilaプログラムの保税措置が無効になってしまうことを意味し、それにより外資が退避するという影響が生じたことになる。すなわち、経済特区で考えれば、その後の広域的な経済政策（ラオスの国全体の制度）や経済連携策（ASEAN自由貿易協定：AFTA）を策定・締結する際に、経済特区の制度と十分に整合的であるように調整することが必要であることを示している。

3. ラオスにおける経済特区制度

3.1 経済特区の目的

ラオスの経済特区制度の特徴は、中国のような、市場経済移行のための実験場という意味合いが薄かった点にある。1986年に新思考政策で市場経済システムの導入に着手してから15年以上経過して最初の経済特区であるSaSEZが設立されたことからわかるように、外資も含む民間企業の活動の是非を検討するのではなく、市場経済の制度をいかに浸透させるかという意味での経済特区の設立と考えることができる。そこで、ラオス国家経済特区委員会事務局「ラオスにおける2011～2020年の経済特区開発戦略（Development Strategy for Special and Specific Economic Zone (SEZ) in the Lao PDR, 2011-2020）」（以下、特区委員会（2012））を参照しつつ、その経緯を整理していこうと思う。

特区委員会（2012）にも記述されているとおり、ラオスにおける経済特区の概念の導入は、日本の国際協力事業団（現国際協力機構、JICA）によるメコン川第2国際橋建設に伴う開発調査によるものである。それは、2000年末にラオス政府に報告され、2001年に公表されたもので、2006年に予定されていた第2国際橋開通に伴い、第2国際橋とベトナムをつなぐラオス国道9号線沿いに外資を誘致するためにどのような方法でどういった産業を誘致するのが望ましいのかをフィージビリティ・スタディによって提示したものである。言い換えれば、メコン川第2国際橋が開通することにより、人や物がラオスを単に通過してしまうのではなく、そこに産業を置いて第2国際橋及びそれによって利便性が高まる東西経済回廊（EWEC）のメリットをラオスに引き寄せることが目的であったと言える⁽⁷⁾。

このように、ラオス政府として、全国的な経済開発の中での経済特区の位置づけを行わないまま、単発的にSaSEZが立ち上がることになった。2013年時点で10の経済特区が指定されているが、その開発の目的、誘致する主要プロジェクトを見ても、製造業や物流施設から、観光関連まで様々である。特に、対象面積の広い経済特区については、1つの経済特区の中で必ずしも関連が強いとは考えられないような異なる業種を列挙しているものが多い。これは、外資に対してインセンティブを付与することにより投資を誘致し、単一の産業ではなく複合的な都市としての機能を有するような開発に主眼を置くようにしたことから起きているように考えられる。

2009年7月8日に成立した現在の投資奨励法によれば、特別経済区は、近代都市として開発する1,000ha以上の区域であると規定し、そのために投資優遇策を講じて投資を誘致するものとしている。また、特定経済区は、工業区域、輸出加工区域、観光都市区域等、政府によって定め

られる区域としている。このように見ると、特別経済区では、広域的で一体的な都市の建設のイメージがあり、特定経済区では比較的小規模な用地に特定の産業が集積するイメージを持つ。しかし、実際には特定経済区に分類される経済特区にも特別経済区の要件である1,000ha以上の規模を持つものも散見され、必ずしも両者の相違が明確でない。

3.2 経済特区の運営体制

一方、主に管理・運営面では経済特区としての位置づけを明確にするため、法制度の整備は進んだと言える。SaSEZが設立された当時は、一般的な投資奨励法が存在しているのみの状態であったが、2009年の投資奨励法により、経済特区運営のために必要な投資優遇策の方針が規定されるとともに、特別経済区、特定経済区についての規定も盛り込まれた。

このタイミングは、2015年のASEAN経済共同体に向け、2007年にASEAN憲章が署名された後のタイミングになる。ここで、SaSEZの設置根拠を残した形で投資奨励法を制定していったということは、上位法である投資奨励法や、さらに上位に位置するASEAN憲章の制定に際して、ラオスの経済特区の恩典が矛盾しないように配慮されていたということが推測される。

投資奨励法を受けて、政府はさらに詳細な規定を設け、2010年10月26日に「特別経済区及び特定経済区に関する首相令 (No.443/PM)」(以下、首相令 (443/PM))として公布した。また、関連して、2010年12月9日には、国家経済特区委員会の設置に関する首相令 (No.517/PM)が公布され、投資奨励法及び首相令 (443/PM)を実施する体制が整えられた。

首相令 (443/PM)において注目されるのが、「小さな行政による広範な社会」という概念の導入である。これは、経済特区自身が、その権利と義務の範囲内において、国内外のすべての関係者との連絡、調整等の責務を果たすという考え方である。投資家、特に外国人投資家にとって、投資に際してワンストップ・サービスが保証されることは非常に重要な点である。特に首都から離れた地域においては、ワンストップ・サービスが行われないと首都との往復を何度も繰り返すことにより、大変な手間、コストになる。投資奨励法において、ワンストップ・サービスの条文が盛り込まれ、経済特区においてワンストップ・サービス事務所を設置することが明文化されたが、概念として小さな行政である経済特区事務所において広範な手続きが行われることを明らかにした点は高く評価できる。

次節においてSaSEZの動向を分析する際に改めて述べるが、SaSEZにおける種々の経験が政府の認識を変化させ、こうした規定につながったものと考えられる。

3.3 各経済特区の状況

SaSEZについては、次節で別途検討するので、ここではそれを除く各経済特区の状況について簡単に触れておく。

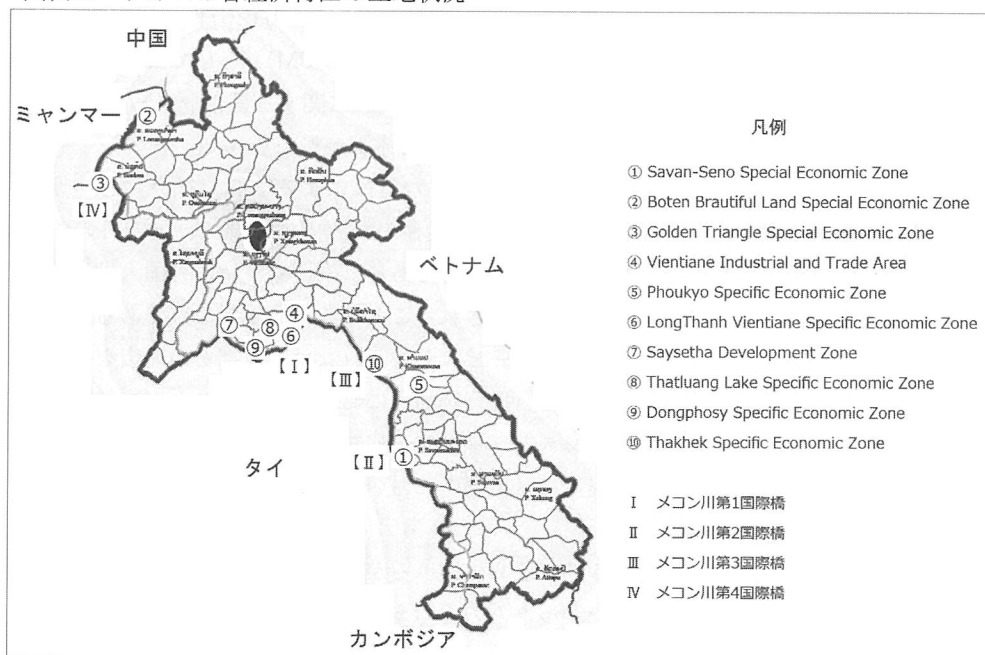
図表1に2013年現在の経済特区の一覧を作成した。また、各経済特区の立地場所を示したのが図表2である。このうち、①～⑤については、特区委員会(2012)に進捗状況が記載されている。各ポイントを要約すると次のとおりである。

図表1 ラオスの経済特区一覧 (2013年9月現在)

図表2 の番号	名称	設立年	開発面積 (ha)	開発目的・主要プロジェクト	分類
①	Savan-Seno Special Economic Zone	2003 (2002)	954	商業・サービス施設、貿易・物流、製造業	特別 経済 区
②	Boten Brautiful Land Special Economic Zone	2003 (2010)	1640	輸出向け農業・製造業、ビジネス、貿易・物 流、倉庫、観光、教育等	
③	Golden Triangle Special Economic Zone	2007 (2010)	3000	農業・製造業、ホテル・住居、観光、サービ ス、貿易、教育等	
④	Vientiane Industrial and Trade Area	2009 (2010)	110	製造業、商業・サービス施設	特定 経済 区
⑤	Phoukyo Specific Economic Zone	2010	4850	商業、製造業、空港・物流、スポーツ・教育等	
⑥	LongThanh Vientiane Specific Economic Zone	2008	557.75	レジャー施設、高級住宅、教育	
⑦	Saysetha Development Zone	2010	1000	農林業、製造業、観光業	
⑧	Thatluang Lake Specific Economic Zone	2011	365	商業・文化施設、高級住宅、レジャー施設	
⑨	Dongphosy Specific Economic Zone	2012	53	商業・サービス施設、倉庫等	
⑩	Thakhek Specific Economic Zone	2012	1035	商業・貿易・物流施設、高級住宅、教育等	

(資料) ラオス特別経済区委員会ホームページ及び特区委員会 (2012) による。なお、設立年が複数あるのは、開発主体が立ち上げられた年と首相令による承認が異なるため。また、②は当初特別経済区として指定されていたが、2010年に特定経済区に変更された。

図表2 ラオスの各経済特区の立地状況



(資料) ラオス経済特区委員会ホームページ資料より筆者作成。

3. 3. 1 Boten Brautiful Land Special Economic Zone

2003年の首相令 (No.162/PM) により、国境貿易及びビジネス運営のための特別経済区として指定された。しかし、当初はカジノ経営に基づく開発が進められ問題が発生し、カジノの経営は中止され、関連するサービス企業も閉鎖に追い込まれた。結果的に2010年に特別経済区から

特定経済区に変更され、現在、倉庫や物流センターなどの設備が整備されている。

こうした原因として、行政と開発主体である民間との間の調整不足が指摘されている。

3.3.2 Golden Triangle Special Economic Zone

タイ・ラオス・ミャンマーの国境が接するこの地域は、かつて「黄金の三角地帯」として、麻薬の栽培及び取引が盛んなことで悪名高い場所であった。そのイメージを改善するため、ボケオ県政府は開発計画に取り組んできたがなかなか実現に至らなかった。2006年にボケオ県政府は経済開発計画を策定し、それに基づきラオス政府が2007年4月に開発者と契約を締結した。法令上は2010年2月の首相令(No.090/PM)に基づき、経済特区として承認されている。

特別経済区の運営委員に特別経済区の実施、運営についての理解が不足しており、行政と開発主体との間の調整不足が問題となっているとの指摘がなされている。例えば、重要な外国人ビジネスマンへの入国査証の発給において問題があったとのことである。また、総合歓楽施設のため、関連するトラブルが発生した模様である。

3.3.3 Vientiane Industrial and Trade Area

2009年にラオス政府と台湾系企業との間で開発主体が立ち上げられ、2010年10月の首相令(No.443/PM)によって承認された。首都ヴィエンチャン都から約21kmと近く、開発面積は110haと小規模である。製造業や貿易業の立地を想定している。

3.3.4 Phoukyo Specific Economic Zone

2010年にラオス政府とラオスの地場企業との間で開発主体が立ち上げられ、ヴィエンチャン工業貿易区同様、2010年10月の首相令(No.443/PM)によって承認された。開発面積は4,850haと他の特別経済区、特定経済区と比べても大きく、誘致対象とする産業も製造業、物流から、商業、スポーツ、教育までと多岐にわたっている。今後開発が進展するに伴いどのように実現されるかが注目される。

3.3.5 その他の特定経済区

図表2の⑥～⑨はいずれも首都ヴィエンチャン都に立地するものであり、⑩は2011年に開通したメコン川第3国際橋が位置するタケクに設置されるものである。⑩は現在、まだ目に見えた開発は進んでいない模様だが、野崎(2012)で指摘したとおり、実際に経済特区が実現したものである。道路整備上でのタイとのアクセスはSaSEZが立地するサヴァナケット市と比べて違いがなく、ベトナムとは走行距離では短いというメリットがどのように活かされるのか、通関手続に要する時間が依然短縮されていないようなので、今後の改善状況が注目される。

3.3.6 SaSEZ以外の経済特区の特徴

まず、SaSEZも含めこれらの経済特区のほとんどが国境近くに立地している点が特徴である

う。このことは、ラオス国内の交通インフラが未整備であるため製造業を含め多くの産業が周辺国のインフラに依存するところが大きいことや、商業・サービス産業においては、周辺国からの顧客を念頭に置いていることが推察される。その点において、Ge (1999) が指摘している立地に関する孤立回避はある程度考慮されているものと考えられる。SaSEZの事例を踏まえ、第5節においてももう少し具体的に検討することとしたい。

また、ボーテン特別経済区の事例に見られるように、行政と開発事業者の間での調整ミスによる失敗は、下野 (2010) が廈門の例で指摘しているような経済特区担当者の能力の問題が影響していると考えられる。実は、SaSEZの近隣にもカジノが運営されているが、カジノは特区の対象外で、別の法令に基づき独立して運営しているものだと経済特区の責任者は回答している。一方で、ゴールデン・トライアングル特別経済区においてもカジノは経営されており、経済特区の一般論としてカジノを認めないのか、あるいは誘致する産業分野の種類によってはカジノも対象に含めるのかの徹底が必要であり、そのことを各経済特区の担当者が十分に理解する必要がある。

こうした運営側の人材の問題は、ラオス政府自身も認識しており、特区委員会 (2012) でも今後の課題として認識している。従って、ここで指摘しておきたいのは、後述するSaSEZでの事例でもわかるように、人材の育成には時間が必要であろうということである。優秀な人材の確保もさることながら、新たな取組みを行う以上、失敗も含めて様々な経験が必要であり、それらの蓄積が担当者の能力向上に資することになると期待される。

4. Savan-Seno Special Economic Zone (SaSEZ) の動向

本節では、ラオスの経済特区では一番初めとなる2002年に設立が決まり、2007年頃から実際に企業の進出が始まったSaSEZの経験を踏まえて、ラオスの経済特区の特徴として整理しておく。

4.1 各サイトの構成と開発状況

図表1によれば、SaSEZの開発面積は954haとなっている。これは、SEZAの説明によれば、Site-Aの305ha、Site-Bの20ha、Site-Cの211ha、Site-Dの118haに加え、Site-B1として輸出加工区を想定して基礎調査を行った300haを合わせた面積である。なお、既述のとおり、投資奨励法において特別経済区は1,000ha以上の広さを持つ区域とされており、SaSEZはそれには若干足りないが、ほぼ1,000haに達していること、将来的な拡張の可能性も持つことから、首相令(443/PM)によっても引き続き特別経済区の位置づけを維持している⁽⁸⁾。

さて、投資奨励法では、特別経済区は小規模な社会行政単位として都市の機能を持つと定義しているが、実際には設置後10年経過した現在もその段階には至っていない。その理由は大きく分けて2つあると考えられる。まず、Site-AからDまでが一体的なまとまりとなっていない。Site-B、B1は国道9号線をメコン川から離れた国道13号線の交差点まで進んだところに立地しているので、Site-A、C、Dとは別のところに立地している。一方、Site-A、C、Dは確かに近い関係にあるが必ずしも隣接しているわけではないので、一体感は感じられない。もう1つの理由は、サイトごとに開発段階が異なっている点である。Site-B、Cは比較的早い段階から立地が始

まり、実際に稼働している企業も多いのに対し、Site-A、Dはまだ進んでいない。特にSite-Aは、メコン川第2国際橋からサヴァナケットに入ったところに位置しており、JICAの調査により各サイトの中で最もポテンシャルが高く、製造業、物流、商業、サポーティングの各分野に適していると評価された地区であるが、実際には、2013年8月時点では経済特区庁（Special Economic Zone Authority, 以下SEZA）が設置されるビルの建設を除くと、依然整地されただけの状態が続いており、野崎（2012）で記述した状況に変化はない。このサイトは、JICAによる製造業のポテンシャルが最も高いとの評価に対して、SEZAによりサービス業用の地区に指定されたのだが、開発が遅れる結果となっている。これは、当初開発を手がけようとライセンスを取得したタイの企業自身の理由により、撤退を余儀なくされたという事情があるが、用途の指定を含め、こうした経済特区における調整の難しさを示している例と言えるかもしれない。

一方で、SaSEZの域外に立地するカジノは多くのタイ人観光客で賑わっており、また別の地区には大型のショッピングセンターが立地する⁽⁹⁾など、都市としての機能、賑わいを持ち始めている状況である。

4.2 企業立地の状況

そこで、比較的企業立地が進んでいるSite-B、Cについて、SEZAから入手した資料をもとに企業立地の状況を見ることとする（図表3-1、3-2）。

図表3-1 SaSEZ Site-Bにライセンス取得した企業の内訳

国	企業数	主な業種
日本	3 (2)	物流、製造業（カメラ部品、プラスチック製品）
タイ	3 (1)	貿易、物流
ラオス	1 (1)	自動車輸入販売

図表3-2 SaSEZ Site-Cにライセンス取得した企業の内訳

国	企業数	主な業種
ラオス	15 (9)	製造業（電子ケーブル）、不動産、物流、貿易、鉱業支援サービス、建設、投資コンサルタント等
フランス	4 (3)	製造業（建設材料、眼鏡部品）、不動産
日本	4 (2)	製造業（スズ製錬、プラスチック製品、自動車部品）、倉庫
マレーシア	4 (0)	不動産、土木コンサルタント、バイク輸入販売
タイ	3 (3)	製造業（塗料）、物流
オランダ	2 (1)	製造業（航空機部品）、不動産
英国	1 (1)	不動産
ベトナム	1 (1)	建設業
オーストラリア	1 (0)	リース（鉱業用機械）
中国	1 (0)	製造業（衣料品）
韓国	1 (0)	製造業（スズ製錬）

（資料） 図表3-1、3-2とも、SEZA資料より筆者作成

（注）（ ）内の数字は、進出企業数の内、2011年以降にライセンス取得した企業数

4.2.1 Site-Bの状況

この地区は、SaSEZは物流・製造業用地に指定されているサイトで、従来は各サイトの中では最も狭かったが、記述のとおり、Site-B1の開発が始まるなど、近年新しい動きが見られる。開発はプノンペン経済特区社で、日本人のスタッフがおり、Savan-Japan経済特区として開発を進めている。

こうした開発状況も反映して、従来は、2007年に日系の物流企業が最初にライセンスを取得して以来、物流、貿易関係の企業がライセンスを取得していたSite-Bのライセンス取得に新しいタイプの企業が加わっている。具体的には、2013年に日系の製造業2社が進出してきた点が注目される。特に、その中の1社はタイに製造拠点を置くカメラメーカーである。当該企業のプレスリリース資料からわかるとおり、タイにあるデジタル一眼レフカメラの製造工程の一部を担当するものである⁽¹⁰⁾。それによれば、2013年10月の稼働当初の時点で800名を雇用する予定とされており、労働集約型の製造業が本格的に参入してきたと言える。

こうした製造業の進出の波及効果としては、関連企業も合わせて進出してくる可能性があることである。SEZAには既に何社か進出に関する相談が来ているようであり、実際に、日本の新聞では、プノンペン経済特区社の担当者には日系企業から問い合わせが急増していると報道されている⁽¹¹⁾。SEZAとしては、プノンペン経済特区社がカンボジアで蓄積してきたノウハウを活用しつつ、SEZA自身も次に述べるSite-Cでの経験を活かして円滑な運営が進むことを期待している⁽¹²⁾。

4.2.2 Site-Cの状況

一方、マレーシアの華僑系企業による大規模な開発が比較的早い段階から進んでいたSite-Cは商業・製造業用地として開発され、2013年8月までの間に37社（開発会社を除く）がライセンスを取得している。このサイトにおいても近年新しい動きが見られる。

日系企業のスズ製錬企業が最初にライセンス取得した2008年より2010年までの3年間でライセンスを取得した企業は15社、2011年から2013年8月までの2年半では22社と進出企業は増加している。その中で、製造工場と考えられるプロジェクトは4社から8社と全企業数の増加率よりも多くなっている。そうした中で、日系企業は4社ライセンス取得をしているが、注目されるのは2012～13年に取得した2社である。1社は自動車用内装部品の製造工場で、この工場もタイにおける生産拠点を補完するサテライト工場として位置づけられている点である⁽¹³⁾。もう1社は衛生陶器、化粧品等を製造する企業であるが、その企業の特徴は、タイの製造工場のサテライト工場としての機能ではなく、ベトナムを経由して日本への輸出を検討しているという点である。この企業は、もともと中国にあった生産ラインをラオスにシフトしてきているため、工場建設に際しての機材の搬入も中国からベトナムを経由して運んできているとのことである。

これら新しい動きが感じられる投資案件の一方で、様々な業種の企業が集まっている。例えば製造業関係でも鉱物資源関連や、塗料、建設資材といった業種がライセンスを取得しているほか、物流、貿易業、建設関係といった企業のライセンス取得も行われている。野崎（2009）で指摘し

ているように、元来、物流関係は第2国際橋近くが便利であるためSite-Aでの立地を希望した日系企業に対して、SEZAはSite-Bに誘導した経緯がある⁽¹⁴⁾。それにもかかわらず、Site-Aに隣接するSite-Cに多くの物流業にライセンスを付与していることは、外国の民間企業による開発⁽¹⁵⁾を進めたSite-Cが成功するよう、とにかく入居率を上げるために業種を選ばず誘致してきたことが考えられる。実際、SEZAもその傾向を否定せず、環境問題等の対応に苦慮していると述べている⁽¹⁶⁾。

5. ラオスの経済特区に関する考察

ここで、SaSEZを中心に、ラオスの経済特区の特徴について、中国の経験から考えられた項目に照らしつつ、検討してみようと思う。

5.1 インフラ整備：特に近隣国と接続するインフラについて

既述のとおり、ラオスの経済特区のほとんどは、図表2で見るとおり、国境に立地している。しかもその多くは、タイ側国境に位置している。さらにこれを詳細に見ると、ラオスとタイの間の陸上交通を遮るメコン川に架かる国際橋が存在している点に注目される。つまり、ヴィエンチャン都に立地する5つの経済特区（図表1、2の④、⑥～⑨）は、第1国際橋へのアクセスが期待できる。また、SaSEZ（同①）は第2国際橋、タケク（同⑩）は第3国際橋、黄金の三角地帯（同③）は第4国際橋の近くに設置されている。この点、Ge（1999）の指摘しているような立地に関する孤立回避は、ラオス国内の主要な産業集積地との連携というよりは、近隣国の中では工業化が最も進んだタイとの連携という観点で進められていることがわかる。

SaSEZを例に考えると、先に例にあげたカメラメーカーにせよ、自動車内装部品企業にせよ、タイにおける製造工程の一部をラオス（SaSEZ）が請け負う形態になっている。つまり、タイにおける当該企業の生産拡大等に伴う生産拠点の分散化の中で、タイの地方への延伸の流れの中で、ラオスとの国境を越えたということが言える。言い換えれば、これまで、ラオスが経済特区を設立して企業誘致を進めることに重心があったが、近年はタイで稼働する企業が生産の分散を進める中で次の立地の選択肢にラオスの経済特区が検討されるという立場になってきていると考えられる。そのためには、国際橋の開通だけでなく、タイの国内のインフラ整備が進んでいることが前提となっている。特に、第2国際橋は、EWEC沿いに位置しており、タイ側での道路整備は進んでいる。

もちろん、国際橋といっても、橋が建設されればそれで終わりではなく、税関施設など、関連施設の整備も一体的に行われなければならない。2012年3月に実施されたバンコクーハノイ間の実走実験⁽¹⁷⁾において、第2国際橋を使用するルートと第3国際橋を使用するルートとの比較が行われているが、第3国際橋を使用するルートでは、税関施設の整備不足が課題として挙げられている。

一方で、ベトナムとの交通を意識してSaSEZに立地した企業が出てきたことは、別の視点で重要である。2012年のバンコクーハノイ間実走実験において、EWECのラオス国内路線になる国道9号線の路面悪化が指摘されており、バンコクーハノイ間の陸路輸送に際し、実走行時間においては、国道9号線が平坦なルートであるにもかかわらず走行速度が遅くなっていたことが指摘されている。その後、日本の政府開発援助による補修工事が行われることになったが、SaSEZの取引

対象がタイのみであれば、この問題は大きくなかった。しかし、本件のように、ベトナムとの交通を意識した企業が進出してきたことは、経済特区をタイとの国境に向けて開いておいて、主要なインフラ整備はタイ側に依存するという体制では十分ではないことを意味する。つまり、SaSEZの、特に製造業での位置づけがタイからの生産拠点の分散の受け皿というだけでなく、ベトナムとの産業連携も視野に入ってくる可能性があることを意味しており、道路整備がいち早く進めばタケクの特定経済区（図表2の⑩）の整備が進む前に、先発者の利益を享受することが可能になる。このように、今後ラオス国内のインフラ整備がより重要性を増すことが考えられる。

5.2 国境貿易に関連する制度整備について

タイとの産業連携を前提にタイのインフラを活用しようとする場合、国際橋の役割が重要であることは明らかであるが、単に橋が開通するだけでは不十分で、通関等の手続きがいかに円滑に進められるかという点も同じように重要である。いわば、国境を越える際に、追加費用、待機時間、製品の劣化・損傷等の問題が生じれば、橋を渡るという行為が非常にコストのかかる活動になり、例えばタイの事業活動の地方展開の延長線としてラオスの経済特区を検討することは難しくなる。

この点については、タイとラオスの二国間の関係だけでなく、拡大メコン地域として、1990年代より、車の乗り入れや通関での扱い等、人や物の越境移動についての検査や手続きの簡素化の議論が始まり、2003年には越境交通協定（Cross Border Transportation Agreement, CBTA）が拡大メコン地域のタイ、ラオス、ベトナム、カンボジア、中国、ミャンマーの6か国間で本協定の署名がなされた⁽¹⁸⁾。その後、詳細分野ごとの付属文書、議定書を順次議論していった。この協定の特徴として、国境ごとに条項を定めて覚書（MoU）を締結する点が挙げられる。つまり、タイとラオスの間で1本の覚書が締結されるのではなく、ヴィエンチャンーノンカイ間、サヴァナケットームクダハン間、タケクーナコンパノム間はそれぞれ別の覚書を締結するのである。例えば、サヴァナケットームクダハン間の覚書は、2005年に締結された。

この協定により、シングルウィンドウ（入国手続き、検疫、税関の手続きを1か所の窓口で処理できること）、シングルストップ（出国と入国の手続きを1か所で行うこと）の各サービスに向けた取り組みが進みつつある状況にある。

また、CBTAにより、自動車車両が越境して通行できるようにしている。現在のところ、例えば、タイ、ラオス、ベトナム間では、それぞれ隣国に自動車越境できる段階で、タイの自動車はベトナムには入国できないが、ラオスまではそのまま入国できるので、荷物の積み替えが不要になっている⁽¹⁹⁾。トラックの積み替えが必要な場合、製品によっては破損や故障の原因になるため、積み替えが不要であることは、国境を越えた産業連携にとって非常に重要な点である。

このように、2006年にメコン川第2国際橋が開通した頃には、制度面での準備は整えられていたことになる。しかし、こうした協定には多数の文書があるため、現地の税関職員等にとって、それに慣れることが重要であり、そのために職員の人材育成に時間がかかることを考慮しなければならない。2012年のバンコクーハノイ間の実走実験では、ラオス側ではなくベトナム側の税関職員の対応力不足を課題として指摘しているが、2011年に第3国際橋、2013年に第4国際橋が開

通するなど、人や物の移動が増えることが期待されている中で、必要な人材育成はラオスにおいても依然必要であろうし、そのために一定の時間がかかることは考慮に入れなければならない。

ところで、こうした状況を示す資料として、タイとラオスの間の国境貿易の動向を見ると、興味深い結果が見えてくる（図表4）。それは、データが出そろっていないものの、2013年のナコンパノムータケク間の国境貿易が大幅に増加する見込みであるのに対して、その増加分がムクダハン-サヴァナケット間の国境貿易の減少に見合う額である点である。ムクダハン-サヴァナケット間の国境貿易は、2006年末に第2国際橋が完成してからもしばらくは大幅な増加とはならなかった。ようやく2010年前後から大幅に増加している。他の税関における国境貿易に劇的な変化が起きているわけでないことを考えれば、第2国際橋の利便性の改善が影響した可能性がある。しかし、その間も第1国際橋のあるノンカイ-ヴィエンチャン間の国境貿易も着実に増加しており、第1国際橋のルートの交通需要が第2国際橋のルートにシフトしたという様子は観察されない。

これに対して、2011年11月に第3国際橋が開通したナコンパノムータケク間の国境貿易は、開通翌年の2012年の貿易額の増加は比較的緩やかなものにとどまったものの、2013年に大幅な増加となった。ムクダハン-サヴァナケット間の国境貿易は増加してきたとはいえ、その混雑が問題になる程度には至っていないし、そもそも2013年は減少することが見込まれるため、混雑緩和によるナコンパノムータケク間の国境貿易増加という理由は考えにくい。このことから、第3国際橋の利便性が急速に構築、改善されているものと考えられ、野崎（2012）が指摘した利便性向上のための改善期間⁽²⁰⁾はそれ程長くない可能性がある。見方を変えれば、第2国際橋での経験が第3国際橋における職員の経験に反映できた可能性がある。ただ、まだ十分なデータがそろっているわけではないので、今後とも国境貿易の動向に注意する必要がある。

図表4 タイの東北税関におけるタイ-ラオス間の国境貿易の推移

（単位：百万バーツ）

		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013 ^(注)
ノンカイ ヴィエンチャン	輸出額	7,206	7,100	7,380	18,318	23,730	29,072	31,079	36,138	45,346	62,136	54,728
	輸入額	808	1,150	1,165	1,507	1,560	2,053	2,314	2,799	2,383	3,853	3,018
	貿易総額	8,014	8,250	8,545	19,825	25,290	31,124	33,393	38,937	47,729	65,989	57,746
ムクダハン- サヴァナケット	輸出額	3,722	5,288	5,372	6,419	6,347	10,298	7,875	23,709	47,836	64,328	33,284
	輸入額	741	620	955	6,531	12,654	13,739	9,422	14,555	24,760	34,120	24,263
	貿易総額	4,463	5,907	6,327	12,950	19,001	24,037	17,297	38,264	72,596	98,448	57,547
ナコンパノム- タケク	輸出額	1,386	1,089	2,419	3,767	3,697	4,105	3,648	4,137	4,603	8,308	38,410
	輸入額	524	871	636	505	754	1,270	1,508	1,548	2,430	3,202	14,802
	貿易総額	1,909	1,960	3,055	4,272	4,451	5,376	5,156	5,684	7,033	11,509	53,212
タイ東北地方 国境貿易総計	輸出額	16,562	18,013	20,691	36,187	43,484	55,841	54,816	78,721	115,347	155,979	149,795
	輸入額	4,051	4,599	4,936	12,569	17,231	19,364	15,908	21,313	32,314	44,530	42,606
	貿易総額	20,613	22,612	25,627	48,757	60,716	75,206	70,724	100,034	147,662	200,509	192,401

（資料）タイ中央銀行ウェブサイト

（注）2013年のデータは1～11月までの合計の伸び率を2012年の実績に乗じたもの

5.3 経済特区の運営経験の蓄積について

経済特区の運営に関しては、税制等のインセンティブの内容もちろん重要であるが、その運用がいかに関動的に行われるかが重要である。さらに言えば、経済特区に進出する際のラオス政

府に対する諸手続きが円滑に進められるかどうかも重要なポイントになる。進出の際の手続きさえ不十分であれば、稼働後に必要となる保税や法人税減免、外国人労働者の査証など、多くの手続きで困難が予想されるからである。この点において、少なくとも設立後の年数が長く、多くの企業誘致の実績を重ねてきたSaSEZにおいては、大きな改善がなされてきたと考えられる。

例えば、野崎（2009）では、企業設立の際、SEZAからは同事務所を窓口にして各省の手続きが可能と言われていたものの、実際にはどの項目がSEZAへの申請だけで終わるのか、どの項目は各省に赴いて手続きしなければならないのかはつきりせず、結局何度も首都ヴィエンチャン都に行かなければならなかった事例を紹介した⁽²¹⁾。それに対して、2013年8月にSaSEZあるいはタイで進出企業にヒアリングしたところでは、そういった手続き関係については、SEZAのスタッフの対応に大変満足していて、進出手続きに関するストレスはほとんどなかったとのコメントを複数の企業が述べていた。

この間、SEZAのスタッフが外国投資家との調整を重ねる中で、経験が蓄積し、投資窓口としてのワンストップ・サービスを実現しつつあることが重要であろう。第3節で述べたとおり、2009年の投資奨励法においてワンストップ・サービスの条文が盛り込まれ、首相令443/PMでは、各経済特区事務所にワンストップ・サービス事務所の設置が明文化されたのは、SaSEZにおける経験の蓄積により、その必要性が法令にも反映された結果と考えることができる。

ラオスにおける経済特区は、中国のそれとは異なり、市場経済システムを導入する際の実験場としての目的は小さかった。しかし、市場経済システムに不可欠な投資家、特に外国投資家のビジネス環境を整備することの必要性を認識することができたのは、SaSEZにおける経験が有効であったと考えることができよう。

5.4 ラオス特有の問題：労働力供給について

最後に、近年SaSEZに労働集約型の企業の立地が見られることに関連し、労働力供給について検討しておきたい。

ラオスの隣国タイでは、経済発展の結果所得水準が上昇し、それが生産面では人件費の高騰という形で表れている。バンコクやその周辺ではもちろん、2013年1月からは1日の最低賃金が最低の地域でも300バーツが適用されるようになった。これは、タイで働く外国人労働者にも適用されることになり、タイでの生産活動にとってコスト上昇要因となった。そのため、もともとバンコク周辺の産業集積地から地方への事業展開を検討していた企業が、その選択肢としてラオスも含めるようになった。ラオスの1人あたりGDPが1,394ドルでタイの5,999ドルと比べて依然かなり低いことは、人件費の安さから投資先としての魅力を高めていると考えられる。一方、こうした所得差（＝賃金差）を反映して、これまでもラオス人がタイに出稼ぎに出ているケースは多く、彼らがある程度賃金が下がったとしても、諸々の生活コストが抑えられ、家族との生活が可能になることを考えると、ラオス人労働者側としてのメリットも十分にあると考えられる。

さらに、タイの企業がラオスに展開する際に有利になる点は、タイ人とラオス人の言語や文化の類似性である。タイ語とラオ語は非常に近く、多くのラオス人はタイ語を理解する。そのた

め、タイ企業のみならず、タイに進出した第3国の企業（例えば日本企業）であっても、それまでに育成したタイ人の技術者や管理者をラオスに派遣することにより、低コストで円滑なコミュニケーションを通じてラオスの労働者の研修、訓練を進めることができる。

しかし、今後SaSEZをはじめとするラオスの経済特区に労働集約型の企業が継続的に進出できるのかという点については、依然判断の難しさが残る。それはラオスにおける人口の少なさである。ラオスの2012年の人口は639万人と、タイの1割程度しかいない。また、日本の本州程度の面積（24万km²）にその人口ということは、人口集積が進んでいないことも意味する。ケオラ（2012）によれば、2005年の人口センサスでは、SaSEZが立地するサヴァナケット県の人口が最も多く82万6千人（1995年は67万5千人）、次いでヴィエンチャン都が69万8千人（同53万2千人）となっている。第3国際橋がありタケク特定経済区が立地するカムワン県は33万7千人（同27万5千人）にすぎない。特に特別経済区について、政府は近代都市都市として発展していくことを期待しているわけなので、限られた人口がどの程度集積できるのかが今後の鍵になると考えられる。

実際、SaSEZに立地する日系企業も、今後労働力が定着するか、あるいは業務拡大に伴う追加雇用を行う際に苦勞しないか懸念する声も聞かれた。特に、今後カメラメーカーや自動車用内装部品工場が本格的に稼働し、その関連企業も追隨的に進出してくると、果たして、労働力の確保や、人件費の上昇がどうなるのかが注目される。

6. 結語

ここまで、ラオスの経済特区について、特にSaSEZに焦点を当てつつ、その機能について中国の経済特区の経験から得られる視点から検討してきた。ラオスでは、市場経済システムの実験場として経済特区で試してみた中国とは違い、市場経済システムがうまくいくことを前提にその導入のきっかけとなる制度として経済特区を活用しようとしたという点で中国とは異なるものの、分析の切り口として参考になる点も多かった。

まず、経済特区の立地の場所とインフラの整備である。国内に十分な産業集積のないラオスにとって、多くの外資系企業が集積するタイと国境を接していることは重要な前提になっていた。多くの経済特区がタイとの国境周辺、さらに言えば両国を隔てるメコン川に架かる国際橋の近くに立地していったのは理にかなったことであろう。タイ国内の交通インフラは十分に整備されていると考えられるので、通関手続き等、国境としての障壁を低くすることにより、タイからの投資環境を整備できたと言える。ラオス国内のインフラ整備が不要なわけではないが、経済特区の運営に限れば、当面切り離して考えることができたと言えよう。しかし、今後ベトナムとの経済連携も始まる兆しが見られることでもあり、より広域的な経済活動を可能にするためにも、国内のインフラ整備にも力を入れる時期が来ていると考えられる。

次に、制度面での整備も必要であるが、より重要なのは、それを運用する現場サイドの事務処理、調整能力である。共産党による中央集権的な政治体制にあるラオスにおいて、経済特区の担当者に権限を委任することは難しかったと思われるし、また、国際的に決められたCBTAの

ような制度の運用は、現地の職員にとっては難しい対応であったと思われる。SaSEZの経験を見ても、様々な試行錯誤を経て、その経験の蓄積により、投資家の信頼を得られるような体制となり、法令上もそれが担保されるようになった。そのために数年かかったことは必要な時間であったと考えることもできるし、今後他の新しい経済特区の運営に際してこの経験をうまく活用して、適応のための期間を短縮できるようにすることが重要であろう。

一方、中国の経験とは異なる視点として、ラオスの人口が少ないがゆえの労働力の問題がある。当面、依然農業人口が多く、またタイ等への出稼ぎ労働者も多いラオスにおいて、労働集約型の企業を誘致することは有効な政策だと考えられているようだが、実際に、タイから日系企業が進出してきた際、事業の拡大や関連企業の進出が起きた場合に、労働力不足、人件費の上昇が起きるのか、また人材育成がうまくいくのか注視していく必要がある。

ラオスで最も進んでいるSaSEZにおいても、現在はまだ稼働したばかりか、あるいはこれから稼働する企業が多いので、その効果が本格的に現れるまでには、もう少し時間がかかると思われる。今後の分析が必要であり、それが他の経済特区にとって貴重な情報になるであろう。ラオスの経済特区は、多様な用途が指定されており、経済特区によっては直接的な参考にはならないかもしれないが、他の経済特区にとって、SaSEZの経験は何らかの示唆を与えるものだと考えられる。さらに、ラオスの経済特区が蓄積した経験は、ミャンマーなどこれから経済開発を本格化させる際に経済特区を活用しようとする国にとっても貴重な情報になると期待される。

注

- (1) 駿河台大学経済経営学部教授、大東文化大学経済研究所客員研究員
- (2) アジア開発銀行“Key Indicators for Asia and the Pacific” 2011, 2013年版による。なお、1人当たりGDPもこれらの統計から計算した。
- (3) 後述のとおり、ラオスには特別経済区 (Special Economic Zone) と特定経済区 (Specific Economic Zone) が存在する。従って本稿では、それらを総称する用語として経済特区を用いることとする。
- (4) Ge (1999), p.1283を参照いただきたい。
- (5) Wang (2013), pp.145-146を参照いただきたい。
- (6) 下野 (2010), p.27を参照いただきたい。
- (7) 詳細の経緯については、野崎 (2009) を参照いただきたい。
- (8) 2013年8月27日、SEZA Dararassamy部長に対して実施した聞き取り調査による。
- (9) 2013年8月27日に当地を訪問した際にはまだ完成前であったが、ほぼ出来上がっていた。
- (10) 2013年3月21日付 株式会社ニコン報道資料「ラオスにおける新工場の設立」による。
- (11) 2013年7月6日付 日本経済新聞「ASEANルネサンス3 国境地域を狙え」による。
- (12) 注(8)に同じ。
- (13) トヨタ紡織株式会社2013年4月ニュースリリース「トヨタ紡織、ラオスに初めて自動車用内装部品の生産拠点を設立」による。
- (14) 野崎 (2009)、p.5を参照いただきたい。
- (15) Site-Bは政府が直接開発を担当した。
- (16) 注(8)に同じ。
- (17) 2012年5月30日に日本貿易振興機構 (JETRO) にて、JETROの委託調査を受託した日本ロジテム株式会社

が、「第3メコン友好橋を經由したルートにおける3国間輸送（バンコクーハノイ間）調査報告」として報告した際の資料による。

- (18) 1999年にタイ、ラオス、ベトナムの3か国間で人と物の越境輸送円滑化のための政府間協定が署名され、2001年にカンボジア、2002年に中国、2003年にミャンマーがそれぞれ協定に加盟し、6か国間の協定となった。CBTAについては、石田（2010）に詳しく解説されている。
- (19) したがって、ラオスの自動車は、ベトナムもタイも移動できることになる。
- (20) 野崎（2012）、p.34では、第2国際橋の利便性改善に時間がかかったことから、第3国際橋においても同様の改善期間を想定する必要があると指摘した。
- (21) 野崎（2009）、p.11を参照いただきたい。

参考文献

- 石田正美（2010）「越境交通協定（CBTA）と貿易円滑化」、石田正美編『メコン地域 国境経済を見る』（第2章）、アジア経済研究所、2010年
- ケオラ スックニラン（2012）「ラオスの経済地理統計データ」熊谷聡編『東アジア経済地理データセットの作成と分析』（第9章）、アジア経済研究所、2012年
- 下野寿子（2010）「飛躍できなかった経済特区－廈門の歩み－」、北九州市立大学外国語学部紀要第127号、pp.1-35
- 野崎謙二（2009）「ラオス・サヴァナケット特別経済区の有効性に関する考察」、経済科学（名古屋大学経済学研究科）第59巻第3号、pp.1-15、2009年
- 野崎謙二（2012）「メコン川第3国際橋がラオス・サヴァナケットの経済開発に及ぼす影響」、駿河台経済論集（駿河台大学経済学部）第22巻第1号、pp.29-45、2012年
- Jesus Cañas and Roberto CORONADO（2002）“Maquiladora Industry: Past, Present and Future”, *El Paso Business Frontier*, Issue2, 2002
- Wei GE（2009）“Special Economic Zones and the Opening of the Chinese Economy: Some Lessons for Economic Liberalization”, *World Development*, Vol.27, No.7, pp.1267-1285, 1999
- Javad GORJIDOOZ and Bijan VASIGH（2009）“The Maquiladora Industry: Recent Downturn and Future Prospects”, *International Business & Economics Research Journal*, Vol.8, No.3, pp.47-58, 2009
- Jin WANG（2013）“The Economic Impact of Special Economic Zones: Evidence from Chinese Municipalities”, *Journal of Development Economics*, Vol. 101, pp.133-147, 2013

ウェブサイト

- Asian Development Bank（アジア開発銀行）“Key Indicators for Asia and the Pacific”
URL <http://www.adb.org/publications/series/key-indicators-for-asia-and-the-pacific> 2013年11月18日閲覧
- Bank of Thailand（タイ中央銀行）タイ東北地方国境貿易
URL <http://www.bot.or.th/English/Statistics/RegionalEconFinance/Northeastern/Pages/ForeignTrade.aspx> 2013年11月18日閲覧
- Lao National Committee for Special Economic Zone（ラオス経済特区委員会事務局）
URL <http://www.sncsez.go.la/index.php/en/> 2013年9月23日閲覧
- Legal Acts on SEZ
URL <http://www.sncsez.go.la/index.php/en/legal-acts> 2013年9月23日閲覧
- Secretariat Office of the National Committee for Special Economic Zone（Government Office of Lao PDR）
“Development Strategy for Special Economic Zone（SEZ） in the Lao PDR, 2011-2020”, 2012

URL [http:// www.sncsez.go.la/images/LegalDocuments/sez_development_strategy_eng.pdf](http://www.sncsez.go.la/images/LegalDocuments/sez_development_strategy_eng.pdf) 2013年9月23日閲覧

株式会社ニコン「ラオスにおける新工場の設立」

URL http://www.nikon.co.jp/news/2013/0321_01.htm 2013年12月15日閲覧

トヨタ紡織株式会社「トヨタ紡織、ラオスに初めて自動車用内装部品の生産拠点を設立」

<http://www.toyota-boshoku.com/jp/news/130408.html> 2013年12月15日閲覧